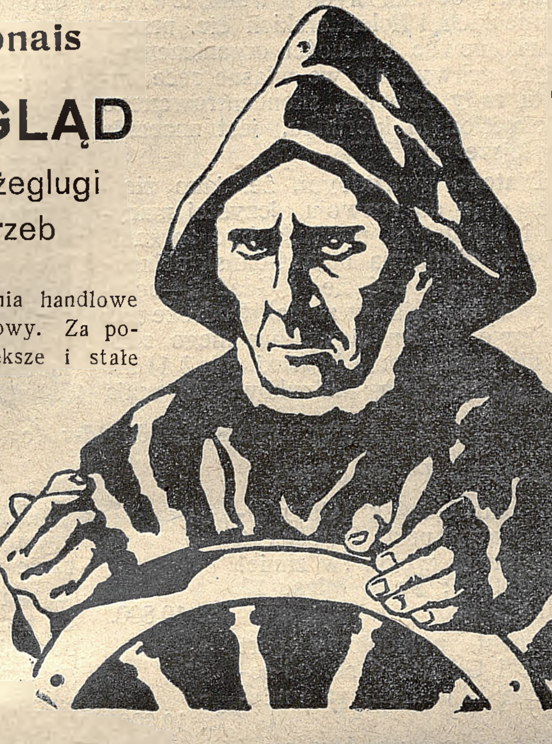
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13 zł rocznie, 6 zł 50 gr półrocznie, 3,25 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. Cena 15 gr.

Nr. 44. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 28 listopada 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 154

Dokoła organizacji żeglugi.

Sprawa organizacji dwu grup żeglugi morskiej pod ojczystą banderą jest w pełnym biegu.

Pierwsza grupa to: pięć parowców towarowych po 3 000 ton nośności każdy, zakupionych we Francji, oraz 2 parowce pasażerskie, budujące się na stoczni gdańskiej. Pierwsze dwa statki „Wilno" (kpt. Stankiewicz) i „Kraków" (kpt. Łabędzki) mają być obsadzone polskiemi załogami na miejscu budowy, w Caen — już w najbliższych dniach.

Jak się dowiadujemy, kapitanami „Torunia", „Katowic" i „Poznania" będą: kpt. Bramiński, Muenzel i Wojnarowicz.

Ruch statków tych ma się zacząć w początkach grudnia. Przewidują się przewozy węgla w eksporcie, rudy w imporcie.

Grupę tę prasa codzienna już stale, acz niewłaściwie, nazywa żeglugą państwową. W myśl wyraźnej intencji czynników rządowych mają to być statki autonomicznego towarzystwa, posiadającego **tymczasową** administrację rządową, a jeszcze ściślej, rządowo-społeczną, i tylko stronę finansową przejął na razie Skarb Państwa, wpłacając pierwszą ratę.

Prezesem Rady Administracyjnej jest p. prez. m. Poznania C. Ratajski, osoba reprezentująca czynniki samorządowe. Na dyrektora towarzystwa proponuje Rada p. J. Rummla, osobę prywatną. Z tych szczegółów widzimy wyraźnie kierunek planowanego rozwoju towarzystwa. Jaknajwcześniej przekształcić się na przedsiębiorstwo prywatne: oto hasło pod którem rozpoczyna się praca tej grupy, opartej jako o port macierzysty o Gdynię, z oczywistem wykorzystaniem również Gdańska.

Druga grupa to: statki towarzystwa „Wisła—Bałtyk", przekształcającego się ze spółki na T. A. z kapitałem 3 000 000 złotych. 6 holowników i 14 lichtug morskich o łącznej nośności 11 000 ton mają oparcie o Tczew jako o port macierzysty.

Zima, nawet niezbyt surowa, odcina Tczew od Gdańska, gdyż Leniwka od szluzy Einlage aż do szluzy Plehnendorf łatwo, jako stojąca woda, zamarza. Na tak długiej przestrzeni stojącej wody łamanie lodów i przeprowadzanie statków holowanych byłoby bardzo kosztowne a nawet w pewnych warunkach niemożliwe. To też samo zbliżenie się zimy przy trwającej konjunkturze węglowej pcha t-wo „Wisła—Bałtyk" do porzucenia żeglugi berlinkami do Gdańska i zastosowania żeglugi lichtugami morskiemi przez całą zimę wprost przez ujście Wisła Morską. Przy dodatkowym wysiłku łamania lodów na odcinku Czatkowy—Tczew próba ta udać się **musi i udowodni**, że Tczew może być uważany za port niezamarzający.

Trzecią grupę stanowi organizująca się żegluga regularna z Gdyni i Gdańska na morze Śródziemne. W najbliższych dniach odbyć się ma pierwsze posiedzenie w tej sprawie w Ministerstwie Przem. i Handlu. Życzymy organizatorom tej ważnej linji warunków jaknajprędszej jej realizacji, stwierdzając jednocześnie, że grupa ta wciąż jeszcze pozostaje w projekcie, podczas gdy pierwsze dwie już mają statki i kompletują załogi.

Prawdopodobnie chodzi tu częściowo o statki grupy pierwszej. W takim razie organizacji tej nie można traktować odrębnie i może ona nabrać rychło realnych kształtów.

Ogółem w grupie gdyńskiej i tczewskiej pracę znajdzie przeszło 200 osób niższej i wyższej załogi.

Werbunek załogi odbywa się pod kontrolą urzędów Marynarki handlowej w Gdańsku i w Wejherowie. Z chwilą przypisania do portu w Tczewie 20 statków morskich jako do portu macierzystego niewątpliwie na miejscu będzie musiała powstać wzgl. być rozszerzona placówka, odpowiadająca dwóm powyższym w Gdańsku i Wejherowie.

Wybór kierunków podróży dla nowozakupionych statków Polskiej Żeglugi Morskiej.

Jak wiadomo Rząd zakupił pięć statków o pojemności 3000 tdw. każdy. W jakim kierunku należałoby eksploatować te statki?

Aby odpowiedzieć na to pytanie, należy wziąć pod uwagę nośność statków, oraz zanalizowanć możliwości przewożenia ładunków w obie strony.

W tym celu zwrócimy się do statystyki obrotu towarowego portu gdańskiego, gdyż tymczasem port gdyński przedstawia zaledwie 10 proc. obrotu zamorskiego przez nasze porty.

W pierwszych 10-ciu miesiacach roku bieżącego wywieziono przez Gdańsk około 5 000 000 ton ładunków z czego: węgla 2 700 000 ton, drzewa 1 145 000 ton, zboża 235 640 ton, cukru 117 000 ton, nafty i olejów 128 000 ton.

Z powyższych cyfr jest widocznem, że ładunków eksportowych jest poddostatkiem i statki przystosowane do ładunków masowych, jak owe 5 zakupionych przez Rząd na brak ładunku z Gdańska uskarżać się nie będą.

Najważniejsze pozycje są to węgiel i drzewo. Węgiel normalnie powinien iść do krajów Bałtyckich nie dalej Zundów, gdzie już wysokość frachtów będzie ujemnie działała na jego zbyt. Największego odbiorcę drzewa mamy w Anglji, następuja po niej Belgia, Francja i Holandja. Zboże idzie do Anglji, Belgji, Danji, Norwegji, Holandii; cukier przeważnie do Anglji. Co zaś do płynnych wyrobów naftowych, to takiego rodzaju ładunki wymagają statków tankowych. O celowości własnej floty tankowej pisałem w „Żeglarzu" (patrz nr. 35 1-go października r. b.).

Gorzej rzecz się przedstawia z ładunkami importowemi. Za pierwsze 10 miesięcy r. b. przywieziono do Gdańska: kruszców oraz metali i wyrobów metalowych 120 000 ton, nawozów sztucznych i mineralnych 75 000 ton, śledzi 60 000 ton. Śledzie, chociaż przewożone są w pokaźnej ilości, jednakże wymagają statku o małej nośności, gdyż ładunek śledziowy zbiera się zwykle z kilku portów i to w niewielkiej ilości z każdego. Pozostają dwie pierwsze grupy. W grupie pierwszej największą rolę odgrywa ruda żelazna. Transporty rudy żelaznej w roku bieżącym zaczęły coraz częściej być kierowane przez Gdańsk, gdy przedtem były kierowane wyłącznie przez Szczecin. Tama dla dopływu transportów rudy była niemożliwość przyjęcia ich przez gdański port z powodu zajęcia wszystkich urządzeń przeładunkowych przez węgiel. O rozmiarze możliwości rozwinięcia tego rodzaju transportów może świadczyć chociażby ten fakt, że sanie tylko Zakłady Witkowickie w Czechosłowacji mają roczne zapotrzebowanie na 600 000 ton rudy szweckiej. Szczegółowo o transportach rudy szweckiej przez Gdańsk wspominałem w tygodniku „Przemysł i Handel" (Warszawa 26-go czerwca 1926 r).

O ile uchwycenie importu nawozów sztucznych i mineralnych na własnych statkach, ładunków, które przybywają z północnego wybrzeża Afryki, z Zatoki Meksykańskiej, z Chili, wreszcie z portów oceanicznych tranzytowych, niemieckich i holenderskich etc. przedstawia pewne trudności organizacyjne, o tyle uchwycenie we własne ręce importu rudy żelaznej, skoncentrowanego w określonym kierunku, jest znacznie łatwiejsze.

Dlatego uważałbym, że, jako pierwszy etap do rozwoju ojczystej marynarki handlowej, powinna być zorganizowana regularna linja Gdańsk-północna Szwecja (w lecie) i Gdańsk—południowa Szwecja (w zimie). Podróże zaś węglowe do Anglji według mego zdania nie wytrzymują krytyki, gdyż 1) nie dają powrotnych ładunków, 2) mają charakter sporadyczny i ustaną z zakończeniem strejku angielskiego, gdy z drugiej strony węgiel polski już zdobył sobie rynki skandynawskie i eksport jego do tych krajów będzie zjawiskiem naturalnem i stałem.

Dla potwierdzenia rentownego charakteru linji Gdańsk z węglem do Szwecji i z rudą żelazną z powrotem, przytaczam kalkulację dla statku identycznego z zakupionym przez Rząd, o nośności 3 000 ton.

Na zakończenie chciałbym jeszcze raz podkreślić, że przez stworzenie własnej marynarki handlowej jeszcze nie rozwiązujemy kwestji ujęcia handlu zamorskiego w swoje ręce. Dlatego niezbędne jest u nas zrozumienie potrzeby ojczystego rozwoju handlu zamorskiego, na usługach którego powinna stać ojczysta marynarka handlowa.

Kalkulacja statku 3 000 tdw (cargo capacity).

Przychód:

Fracht Gdańsk (Gdynia)-południowy port Szwecji 6 sh. od tony węgla (w zimie) 6 × 3 000 t; za 6 mies. 12 podróży 900 × 12	Ł. 10 800.
Fracht południowy port szwecki Gdańsk 6 sh. od tony rudy 12 podróży za 6 miesięcy	Ł. 10 800.
Fracht Gdańsk - północnowy szwecki port (uważając, że do północnego portu trudno dostać ładunek) — w lecie 8 podróży za 6 miesięcy	Ł. 7 200.
Fracht Lulea - Gdańsk 9 sh. od tony rudy, 8 podróży	Ł. 10 800.
	Ł. 39 600.

Rozchód:

Załoga 23 ludzi po 12 Ł. miesięcznie w średnini, rocznie 23 × 12 × 12	Ł. 3 312,
węgiel (maszyna 1 100 koni) 14 ton dziennie przy 20 dn. podróży w miesiącu i 1 Ł. za tonę 14 × 20 × 12 × 1	Ł. 3 360,
amortyzacja statku przy wartości jego 30 000 Ł. i 5 proc. rocznej amortyzacji	Ł. 1 500,
asekuracja statku 5 proc. od wartości	Ł. 1 500,
Opłaty portowe 24 porty w lecie i 24 porty w zimie 48 × 60	Ł. 2 880
klarowanie i wydatki maklerskie 48 razy po 40 Ł.	Ł. 1 920,
administracja przy obecności 5 statków i ogólnym koszcie administracji 5 000 Ł.	Ł. 1 000,
na jeden statek przypada remont drobny za koszt właściciela 2½ proc. od wartości statku rocznie	Ł. 750,
wyładowanie towaru i koszty z nim związane po 1½ sh. od t. 2 × 3000 (12 + 8) 1½	Ł. 9 000.
	Ł. 25 222.
Czysty zysk czyli 14 proc. od wartości statku	Ł. 14 378.
	Ł. 39 600.

Uwagi: 1) W zimie (6 miesięcy) uwzględnione podróże: Gdańsk - południowy port szwecki; w lecie zaś Gdańsk—Stockholm z węglem, Stockholm—Lulea z balastem, Lulea—Gdańsk z rudą.

2) **cyfry dotyczące wysokości stawek frachtowych i ceny węgla wzięte normalne, z uwagi na przejściowy charakter teraźniejszych cen.**

3) Zwracamy baczną uwagę, że kalkulacja wyżej wymieniona jest ważna pod warunkiem, że ładowanie i wyładowanie rudy i węgla będzie się odbywać minimum po 1 500 ton dziennie, jak teraz żądają szwedcy armatorzy. O ile wyładunek będzie powolniejszy, powyższe cyfry- zmienią się na niekorzyść.

Inż. Jan Korwin Kamieński.

Żywotność stoczni włoskich.

Przy czytaniu czasopism fachowych coraz więcej rzuca się w oczy przewaga stoczni okrętowych włoskich nad stoczniami innych krajów; prawie wszystkie bowiem okręty większe, a w tonażu ogólnym nowobudujacym się na drugim zaraz miejscu po Anglji budują stocznie tamtejsze. Ten niebywały rozwój budownictwa okrętowego stoczni włoskich jest bardzo świeżej

daty, ale już cały szereg okrętów, będących chlubą i dowodem energji włoskich inżynierów okrętowych, pływa pod banderą włoską i obcą. Bardzo duży wpływ na przedsiębiorczość stoczni włoskich wywiera rozumna polityka rządu włoskiego, który nietylko że ustanowił niższe cła dla materjałów budowlanych nieprodukowanych w kraju, lecz także wypłacą premie stoczniom, oraz firmom dostarczającym materjały do budowy okrętów.

Przodującą w budowie okrętów, szczególnie motorowych, jest stocznia „Cantiere navale triestino“ z oddziałami w Tryjeście i Monfalcone. Ona też ma wybudować w niedługim czasie, jak podaje amerykańskie „Motorship“, dwa okręty motorowe pasażerskie, w tej kategorji statków — najszybsze w świecie. Mają one być podobne do angielskiej „Mauretanji“, która dotychczas była najszybszym okrętem, poza wojennemi.

Dla porównania podajemy wymiary nowobudujących się okrętów i „Mauretanji“.

Długość całkowita:	236,0 (238,0) m
Długość na wodnej linji:	218,0 (232,0) m
Szerokość na wręgach:	25.6 (26,8) m
Wysokość boczna do głównego pokładu:	18,3 (18,4) m
Zagłębienie:	9,15 (11,3) m
Pojemność T. R. Br.:	33000 (33200) t
Moc maszyn. *)	42000 (46000) KM
Szybkość:	24 (24) węzły.

Specjalnie godną uwagi jest konstrukcja wychylonego dziobu okrętu, który jest przedłużony na linji wodnej, przez co opór wody zmniejsza się według danych o blisko 5 proc.

Siłownia tych okrętów składa się z ośmiu motorów Diesla, dwutaktowych o jednostronnem działaniu, każdy po dziesięć cylindrów. Przez zastosowanie jednostronnego działania i większej ilości cylindrów wysokość silników będzie względnie niewielka, co pozwoli na wyzyskanie miejsca na urządzenie pokładów pasażerskich. Silniki te działają na śrubę transmisją łączników hydraulicznych Föttingera po dwa na jeden wał śrubowy.

Napęd maszyn pomocniczych jest przewidziany elektrycznie.

Okręt może przyjąć na pokład 350 pasażerów I kl., 450 II kl., 600 III kl. i 1300 emigrantów, pozatem 500 osób obsługi. Jako nowość w budownictwie okrętów handlowych należy uważać urządzenie pokładu dla dwóch hydroplanów, które w razie potrzeby mogą być użyte do szybszego dostania się na ląd, zanim okręt sam dojedzie do portu.

Kiedy się czyta statystykę i opisy budowanych okrętów, nasuwa nam się pytanie, kiedy i my w Polsce będziemy budować takie okręty, gdy dotychczas jeszcze nie położono kamienia węgielnego pod budowę własnej stoczni? A. P.

*) Dla silników Diesla KM efektywne, dla turbin parowych „Mauretanji“ taksamo.

Rybactwo morskie.

Nowy teren ekspansji gospodarczej włoskiej. Na morzu północnem dokonywują się obecnie połowy przez 18-cie parowców rybackich należących do italskiego Tow. Akc. „Societa Anonima Italiana Industria Pesca e Sottoprodotti“, które zostało założone w 1924 r. Powstanie tego Towarzystwa wynikło z potrzeby stałego zaopatrywania rynku włoskiego w tanie artykuły przemysłu rybnego, które dotąd były sprowadzane z Norwegji, Anglji i Francji. Żeby częściowo uniezależnić się od importu ryb i jednocześnie dać zatrudnienie własnym rybakom, rząd włoski skorzystał z pewnych zobowiązań Niemiec, wynikających z traktatu wersalskiego i uzyskał od Niemiec 18-cie trawlerów świeżo wybudowanych w stoczniach niemieckich.

Tow. Akc. zostało założone z kapitałów włoskich i niemieckich z przeważającym udziałem rządu włoskiego. Instruktorowie i część załogi pochodzi z Niemiec i jako pomocnicza baza dla tej floty służy port niemiecki w Cuxhaven.



Widok ogólny Gdyni i Oksywia w chwili obecnej.
Na linji południowego molo widać dokładnie pod domkiem na Oksywiu dużą masę jakby rusztowania: to nowe krany mostowe.

Jest to pouczający przykład dla nas, w jaki sposób należy rozwiązywać zagadnienia morskie; — bardziej bowiem niż Włosi, jesteśmy uzależnieni od rybaków obcych i sprowadzamy rocznie samych tylko śledzi solonych na sumę około 50-ciu miljonów zł. Jednocześnie nasi rybacy na wybrzeżu, nie mając środków na nabycie większych statków, nie znajdują zatrudnienia w rybołóstwie przybrzeżnem i zmuszeni są do szukania pracy poza granicami kraju.

J. B.

Współpraca badaczy naukowych z przemysłem rybnym.

Francuskie pisma donoszą, że dyrekcja nowo wzniesionej wielkiej hali dla handlu ryb w „Boulogne sur mer“, przeznaczyła jeden z lokali w swym budynku dla celów Laboratorium technologiczno-rybackiego, które zostanie podporządkowane Paryskiemu Instytutowi Naukowemu do badań rybołóstwa morskiego. To szczęśliwe zapoczątkowanie ze strony sfer przemysłowych francuskich, pozwalające na utrzymanie w przyszłości bliższej styczności między ludźmi nauki a rybakami, oraz z przemysłowcami i handlowcami ryb we Francji, jest rzeczą bardzo ważną. Cały bowiem szereg zagadnień praktycznych przy należytem oświetleniu naukowem zyskuje następnie przez zastosowanie pewnych ulepszeń na zaoszczędzeniu czasu i pieniędzy podczas tej drogi, jaką ryba odbywa z głębin oceanów do żołądków konsumentów.

Należy zaznaczyć, że na wzór francuskiego Instytutu Naukowego, zostało w Polsce założone Biuro naukowe, do badań ekonomicznych i technicznych (Dział Organizacji Rybactwa w Bydgoszczy ul. Zacisze, 8), które przez zastosowanie metod naukowych do zbadania poszczególnych zagadnień rybołóstwa polskiego, stara się być pożytecznem zarówno rybakom, jak też sferom przemysłowym i handlowym, które mają jakąkolwiek styczność z artykułem rybnym.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Gdynia.

Ruch w porcie Gdyni. (17—24. 11). W tygodniu sprawozdawczym zawinęło do portu 8 parowców o łącznej ładowności 5.706 t. r. n., w tej liczbie 2 szweckie, 3 niemieckie, 1 angielski, 1 norweski, 1 francuski (Pologne), który przywózł 4 pasażerów i 2 t. drobnicy.

Opuściło port 6 statków (4 parowce, 1 holownik, 1 lichtuga) o łącznej ładowności 4.128 t. r. n., w tej liczbie 3 szweckie, 1 francuski, 1 angielski, 1 niemiecki. Statek Pologne podjął 227 pasażerów i 1 tonę drobnicy. 1 statek wyszedł próżny na redę. Pozostałe wywiozły łącznie 3.367 ton węgla.

Rzeczoznawca od wagi i ilości towarów w Gdyni. Większa część kupiectwa polskiego, wobec dotychczasowego braku polskiego eksperta w Gdyni posługuje się, wbrew istniejącym prawom ekspertami gdańskimi.

Tymczasem od dwu miesięcy już pełni funkcję zaprzysiężonego rzeczoznawcy od wagi i ilości towarów z siedzibą w Gdyni p. Leonard Wybichów — plac Portowy, — na co zwracamy uwagę osób i instytucyj zainteresowanych.

Pierwszy angielski statek w Gdyni. W dniu 19 bm. zawitała po raz pierwszy do Gdyni bandera angielska na statku „Fernande“ 614 ton rej. net., należącym do Buck Coal Exports Ltd. Statek był

klarowany przez firmę maklerską F. G. Reinhold i w dniu 22 bm. po załadowaniu przez firmę „Elibor“ 1565 ton węgla i 10 t. bunkru, wyszedł do Waterfoord.

Ruch pasażerski w Gdyni. W dniu 21 bm. rano przybył z Le Havre do Gdyni pasażerski s/s „Pologne“, przywożąc 2 tony mieszanego ładunku, 1-go pasażera II-ej klasy i 3 III-ej.

Tegoż dnia wieczorem statek wyruszył w drogę powrotną, zabierając 1 tonę ładunku i 227 pasażerów, w czem 17-tu 1-ej klasy, 7 — II-ej i 203 — III-ej. Dodać należy, iż w powyższej liczbie pasażerów włączeni też zostali i kapitanowie Łabędzki i Stankiewicz, udający się wraz ze swemi załogami do Caen po odbiór dwóch pierwszych, zakupionych we Francji statków.

Gdańsk.

Ruch w bieżącym tygodniu był nieco słabszy niż poprzednio, na wejściu jednak prawie dorównywał normie 70 000 ton netto tygodniowo, która się ustanowiła już od kilku miesięcy jako miara intensywnego ruchu. Zawinęło do portu 120 statków morskich o łącznej ładowności 68 747 t. r. netto, opuściło zaś port 98 statków o łączn. ład. 59 154 t. r. n.

Wśród statków które zawinęły były 102 parowce, 6 motorowców, 4 holowniki, 2 lichtugi morskie, 3 żaglowce z mot., 2 żaglowce, 1 draga.

Ze statków tych 89 zawinęło w stanie próżnym, 1 do bunkrowania, 2 z pasażerami i drobnicą, 18 z drobnicą, 1 z węglem, 1 z rudą żel., 1 z kamieniami, 2 z drzewem, 1 z żelazem, 1 z amunicją, 1 z resztą ład. śledzi, 1 ze śledziami, 1 z samochodami.

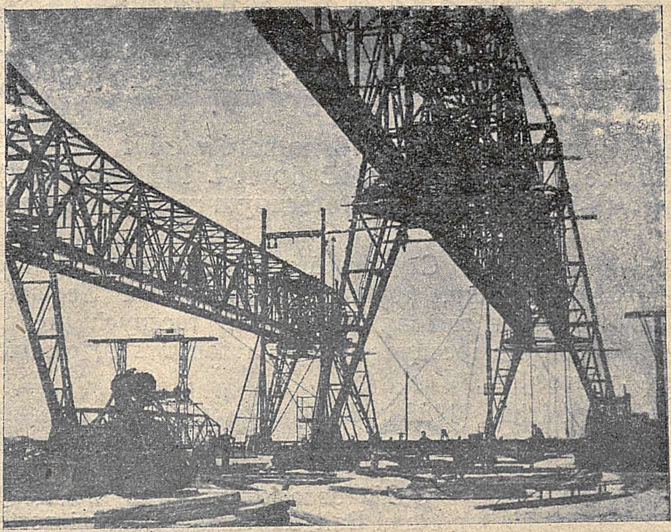
Wśród statków, które wyszły z portu było 87 parowców, 2 motorowce, 1 holownik, 1 lichtuga mor. 6 żagl. z mot. 1 żaglowiec.

Ze statków tych było próżnych 16, jako z portu ukrycia 1, z pasażerami i drobnicą 5, z drobnicą 12, z węglem 39, z koksem 1, z cementem 1, z drzewem 10, z cukrem 4, ze spirytusem 2, ze zbożem 3, z żelazem 1, z naftą 1, z ropą gazowa 1 z olejem bawełnianym 1.

Co do bander statków na wejściu było tonażu: polskiego 2.266 t., gdańskiego 2683, duńskiego 10.087 t., szweckiego 15.361 t., niemieckiego 18.947 t., angielskiego 3.053 t., norweskiego 3.700 t., łotewskiego 2.731 t., francuskiego 4.729 t., fińskiego 4.189 t., holenderskiego 440 t., litewskiego 437 t., estońskiego 56 t., belgijskiego 68 t.

Przybycie transportowca „Wilja“ z Cherborga. Dnia 23 bm. przybył do portu transportowiec „Wilja“ z ładunkiem amunicji z Cherburga i rozpoczął niezwłocznie wyładowanie w Strefie Wolnej Nowegoportu.

CURIOSA. Nowy parowiec, nowa wyspa. Dnia 18-go b. m. przybyła do Gdańska z portu gdyńskiego holenderska draga nr. 13 za holownikiem belgijskim Elsie. „Danziger Zeitung“ podała tę wiadomość tak: holländischer Dampfer Dragoe 13 ton netto mit dem belgischen Schlepper Elsie von Gd. leer. A że po duńsku oe znaczy wyspa, więc parowiec Dragoe, czyli, zapewne „Wyspa Drakona“ przybył do Gdańska! Błąd, nad którym można się serdecznie uśmiać.



Nowe krany mostowe w Gdyni. Widok z dołu.

Tczew.

Jakie statki zakupiła „Żegluga Wisła-Bałtyk“? Oto spis statków zakupionych przez towarzystwo żeglugi morskiej „Wisła-Bałtyk“ w Hamburgu u t-wa „Bugsier“:

Holowniki pełnego morza o sile maszyn 600—700 KM: „Angora“, „Brussa“, „Galata“, „Seeadler“, „Simson“ i „Vulkan“. Prócz tego mniejszy holownik „Bugsier“.

Lichtugi morskie (w nawiasach podajemy tonaż netto każdej lichtugi):

Mosel (634), Saale (633), Daheim (369), Cosmos (373), Nation (373), Chronik (369), Ulk (377), Bazar (382), Kobold (370), Presse (382), Universum (392), Sattenfelde (352), Jugend (361), Post (382).

Osiem ostatnich lichtug od marca rb. stopniowo zostały zafrachtowane przez „Wisłę-Bałtyk“ dla żeglugi tczewskiej w time charter do 1 grudnia br. Obecnie lichtugi te, nie przerywając żeglugi, przechodzą na własność towarzystwa. Pozostałe podlegają remontowi w dokach hamburskich.

Rzuca się w oczy, iż lichtugi Saale i Mosel przewyższają inne wymiarami. Mogą one ładować po 1100 ton węgla, gdy wszystkie inne ładują po 590—680 ton.

Ile węgla wywieziono dotąd przez Tczew lichtugami z pominięciem portu gdańskiego? Wywieziono na statkach morskich z portu tczewskiego: w marcu 1.300 ton, w kwietniu 1.300, w maju 2.575, w czerwcu 7.670, w lipcu 6.448, w sierpniu 10.066, w wrześniu 7.606, w październiku 11.370 t., razem 48.335 ton.

Liczby, jak widać niewielkie. Mają one się zwiększyć znacznie od grudnia.

Prom kolejowy dla portu gdańskiego.

W lecie roku bieżącego został zamówiony prom dla przewozu taboru kolejowego w porcie gdańskim, przez Dyrekcję Polskiej Kolejí Państwowej w Gdańsku, na „Stoczni Gdańskiej“. Prom ten jest całkowicie wykończony, próbne jazdy już się odbywają i w najkrótszym czasie ma się odbyć jego przejęcie przez władze kolejowe polskie.

Wymiary jego są następujące:

Długość na linji wodnej;	48,0 m.
Długość całkowita;	51,7 m.
Szerokość;	8,0 m.
Nośność;	200 ton.

Przyjąć on może na pokład cztery wagony typu amerykańskiego, każdy o długości 12.15 m.

Siłownia składa się z dwóch maszyn parowych o podwójnem rozprężeniu, każda po 110 KM. Pary dostarczają dwa kotły walczakowe o powierzchni ogrzewalnej po 38 m², przy ciśnieniu roboczem 10 atm.

Bunkry węglowe przewidziane są na 36 t. Obsługa składająca się z 6-ciu ludzi otrzymuje należyte pomieszczenie. Budowa cała jest przeprowadzona solidnie.

Tak jak promy kolejowe wogóle i ten otrzymuje dwie śruby okrętowe na obu końcach (o dziobie i rufie nie można w tym wypadku mówić, gdyż oba końce są jednakowe). Obie śruby pracują równocześnie.

Zewnętrznym wyglądem prom przypomina promy podobne, jakie spotyka się w większych portach europejskich i amerykańskich, a które posiadają jeden tor kolejowy na pokładzie. Kominy kotłów są wbudowane przy burcie, a ponad torem kolejowym znajduje się pomost sterniczy. A. P.

Przyp. red. W chwili obecnej na promie już powiewa bandera polska. Prom otrzymał nazwę „Gedania“. Stary prom nazywał się „Danzig“.

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, **4 zł**; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — **1 zł.** Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibljotecznym za poprzedniem porozumieniem listownem.

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego“ na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem“ wynosi **2 zł 50 gr,** wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu“ (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

FRANCJA.

Co wiedzą **Francuzi o początkach naszej floty handlowej.** Journal de la Marine Marchande z dnia 18 bm. pisze: Przypominają czytelnicy nasi, że Chargeurs Francais zamówili na Chantiers navals francais w Caen sześć towarowców po 3.000 ton nośności i nie mogły wykupić tych statków. Jak donosiliśmy jeden z tych parowców nabył p. Lamy, armator w Caen. Likwidacja tej floty skończyła się przez zakupienie jej przez rząd polski (kontrakt został podpisany 6 listopada).

Jednostki te, wraz z dwoma innemi statkami, poprzednio nabytemi przez Polskę stanowią zarodek polskiej floty handlowej. Będą eksploatowane przez państwo jako odrębne przedsiębiorstwo. Jednak przewiduje się odstąpienie w przyszłości tego przedsiębiorstwa prywatnemu polskiemu towarzystwu żeglugi morskiej.

Statki będą utrzymywać żeglugę z portami Bałtyku, Anglja, Belgja i portami północnemi Francji. Prowadzone będą przez załogi polskie, część których, wraz z kapitanami, udaje się obecnie do Francji, by przyjąć statki i przyprowadzić je do Gdyni, która będzie ich portem macierzystym.

Poza tem rząd polski postanowić miał kupno piętnastu innych statków w ciągu 5 lat, zgodnie z planem, wypracowanym przez specjalną komisję, pracami której kieruje p. Bartel, wiceprezes Rady Ministrów.

Skrzynka pocztowa redakcji.

Pren. kpt. Suski w Reni (Rumunja). Sprawę przekazaliśmy dalej.

Pren. Wł. Kuss w Nowym Yorku. Obecnie sytuacja dla szyprów jest korzystna. Ceny berlinek podajemy listownie.

Pren. K. Jankowski w Hakodate (Japonja). Awizo otrzymaliśmy. Prosimy uprzejmie o korespondencje.

Pren. inż. Grochowski Harbin (Chiny). Dziękujemy serdecznie za propagandę Żeglarza. Kliszę sterniczka wyślemy w tych dniach.

Z prasy.

Zeszyt 10 „**Morza**“ (październik) zawiera treść następująca: T. Bogdan. Rząd a nasza marynarka handlowa. — M. Siedlecki. O połowy na morzu Północnem. — H. Jętkiewicz. Światowy tonaż handlowy. — A. G. „Lwów“ w Stockholmie, Tallinnie, Helsingforsie i Rydze. — J. Trawiński. Na Bałtyku (nowela). — St. Łęgowski. Zasady budowy portów. J. Fischer. Wycieczka „Carmen“. Kronika i dział oficjalny L. M. i R.

Zeszyt 11 „Morza“, organu Ligi M. i R. (listopad) zawiera następujące artykuły: J. Rummel. Walka o Bałtyk. — E. Z-cz. Organizacja urzędów marynarki handlowej i portów. — N. Echa pobytu eskadry francuskiej w Gdyni. — J. Borejko. Rozbudowa floty łotewskiej i fińskiej. — B. Zórawski. Port w Antwerpji. — W 299 rocznicę zwycięstwa pod Oliwą. — J. Rummel. Kilka słów o przwozie morskim. — Inż. Z. Łokuciejewski. Gdańsk czy Gdynia. — Kronika gdyńska. — Kronika. Dział oficjalny L. M i R. Oba powyższe numery zawierają szereg b. interesujących ilustracyj.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski,

fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(17—24 listopada)

18 list.: szw. hol. Holger 15 z licht. Halsta III 473 do Vesterviku (P. A. M.).

22 list.: ang. par. Fernande 614 do Waterfordu (Rhd).

24 list.: niem. par. Venetia 597 do Kopenhagi (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 367 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(17 – 23 listopada).

17 list.: szw. par. Maj 1 144 do Göteborga (B i S), szw. par. Malva 225 do Oskarshamnu z koksem (B i S), norw. par. Dampseks 1027 do Bergen (B i S). niem. par. Pomerania 108 do Nyköpingu (Rhd), norw. par. Oddvar 153 do Grangemouth (B i S), szw. par. Tyr 432 do Oskarshamnu (B i S), ang. par. Parkhill 974 do Aberdeen (B i S), szw. par. Erik 123 do Simrishamnu (B i S).

18 list.: niem. par. Johanna 1 100 do Leningradu (Bg), szw. par. Oden 732 do Malmö (Art), szw. par. Gwallia 1 103 do Göteborga (Bg), norw. par. Stokesey 497 do Oslo (B i S), szw. par. Osbur 780 do Hudiksvallu (B i S), niem. par. Horst Hamelmann 294 do Holbäk (B i S). łot. par. Windau 281 do Talinu (B i S).

19 list.: niem. par. Helene 1 324 do Aalborga (B i S), szw. par. Karin 196 do Sztokholmu. norw. mot. Skoger 338 do Ystadu (B i S), norw. par. Vaga 944 do Leningradu (Bg), szw. par. Gustaf Wasa 978 do Kalmaru (Bg).

20 list.: niem. par. Oderstrom 157 do Arendahlu (Befracht.-Ges.). norw. par. Woerden 369 do Nyköpingu (B i S), duń. par. Lise 718 do Kopenhagi (B i S).

21 list.: łot. par. Dangara 751 do Abo (Bg), szw. par. Convallaria 1 168 do Hull (Worms), duń. żagl z mot. Zeus 63 do Steege (B i S), niem. par. Hoffnung 156 do Kopenhagi (D — S).

22.: list.: szw. par. Fryken 819 do Sundsvallu (B i S), szw. par. Sternö 74 do Oskarshamnu (B i S), norw. par. Dokka 656 do Trondhjem (Bg), niem. par. Stettin 797 do Leningradu (Bg), norw. par. Gunnar 714 do Göteborga (B i S), duń. par. Inge Maersk 877 do Rygi (Rhd), niem. par. Finnland 276 do Kopenhagi (Rhd).

23 list.: szw. żagl. Thorvald 165 do Oskarshamnu (Bg), duń. par. Bogö 728 do Pargasu (B i S). niem. par. Constantia 1,065 do Leningradu (Bg), szw. par. Tarri 739 do Hernösandu (B i S). szw. par. Bonden 372 do Söderhamnu (B. i S), łot. par. Balva 1 345 do Helsingforsu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 59 200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(17—23 listopada).

18 list.: ang. par. Noordstrom 354 do Bostonu (D — S).

19 list.: niem. par. Possehl 1 348 do Antwerpii (Rhd), szw. par. Inga 274 do Corku (Rhd).

20 list.: duń. par. Skotland 1025 do Antwerpii (Bg), niem. par. Heinrich Art 813 do Antwerpii (Wolff), gd. par. Mottlau 430 do Hull (B i S).

21 list.: niem. par. Hinrich Peters 490 do Antwerpii (D — S).

22 list.: niem. żagl. z mot. Anna do Kopenhagi (Gw), niem. hol. Diomedes 74 z licht. Borgfelde 619 do Rotterdamu (D — S).

23 list.: gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Calais (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 26 400 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(17—23 listopada).

17 list.: niem. par. Joachim Zelk 628 do Le Havre (Wolff).

23 list.: duń. żagl. z mot. Gutmund 73 do Haderslevn (Gw), gd. par. D. Siedler 256 do Antwerpii (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1820 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(17—23 listopada).

19 list.: szw. par. Ahues 493 do Landskrony (Scand. Lev. L).

20 list.: szw. par. Gallus 223 do Sztokholmu (B i S).

22 list.: duń. par. Algave 751 do Göteborga (Rhd).

23 list.: szw. par. Alcar 290 do Sztokholmu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 340 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(17—23 listopada).

17 list.: niem. par. cyst. Grete Glad 294 do Kłajpedy z nafta (B i S).

21 list.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Sztokholmu z ropa gazowa (Thor Hals).

Statki powyższe wywiozły łącznie 760 ton produktów naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (17—23 listopada).

18 list.: gd. par. Balticum 364 z Oxelösundu z rudą żelazną (B i S).

20 list.: niem. mot. Hermann Boonekamp 582 z Brukseli z żelazem (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 200 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie listopada.

(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 136 607, sól 785, parafina 281, cement 210, asfalt 210, oleje 5 184, koks 550, soda 66, żelazo w sztabach 1490.

Prod. roślinne: jęczmień 1009, żyto 1 048, pszenica 950, ow. strączkowe 381, kartofle 85, cukier sur. 1 740, rafinada 5 964, drzewo 39 209, koniczyna 100, mak 11, smoła drzewna 119, mąka żytnia 40, otręby 50, melasa 430, mąka pszenna 30.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 140, jaja 3, żywe bydło 25, skóry 32.

WWÓZ: Prod. mineralne: żeliwo 64, żelazo 189, cyna 42, maszyny 40.

Prod. roślinne: kukurydza 300, ryż 506, żywica i kalafonia 134, oleje 731, garbnik kwebracho 513, bawełna 17.

Prod. zwierzęce: śledzie sol. 1 931, tłuszcze 490, skóry sol. 271, wełna sur. 43, wełna 5.

Wodostany Wisły.

Listopad Daty	20	21	22	23	24	25	26
Kraków	—204	—208	—211	—214	—215	—215	—204
Zawichost	157	151	144	139	133	130	130
Warszawa	198	188	181	176	180	165	159
Płock	193	186	181	176	173	168	163
Toruń	259	245	234	228	219	212	207
Fordon	267	252	242	236	227	221	216
Tczew	291	280	261	250	240	228	220
Ujście(Schiewenh.)	260	238	240	258	246	250	254

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.